Opłatę pocztową uiszczono ryczałtem. Cena egz. 75 gr

AUTOMOBILISTA WOJSKOWY

DWUTYGODNIK

ORGAN WOJSKOWEGO KLUBU SAMOCHODOWEGO i MOTOCYKLOWEGO

Nr 1. 1 Marca 1926 r. Rok I.

REDAKTOR: Kpt. KRÓLIKOWSKI-MUSZKIET

REDAKCJA: MARSZAŁKOWSKA 48 m. 36. TELEFON 198-55

REDAKTOR PRZYJMUJE CODZIENNIE OD 17 DO 18

WYDAWCA: WOJSKOWY KLUB SAMOCHODOWY i MOTOCYKLOWY

ADMINISTRACJA: PRZEJAZD 10, Nr TELEFONU 51-25 CZYNNA CODZIENNIE ZA WYJĄTKIEM ŚWIĄT i NIEDZIEL OD GODZ. 18 DO 19

Konto Pocztowej Kasy Oszczędności Nr 12595.

PRZEBOJEM!...

Oto hasło i zawołanie z którem na czele rozpoczynamy wydawnictwo własnego organu klubowego p. t. „Automobilista Wojskowy“.

Skromny w założeniu i szczupły w rozmiarach jest ten nasz „Automobilista“, aczkolwiek przeznaczeniem jego będzie trudna służba na posterunku wewnętrznym, oraz ciężka walka na barykadach klubu — o własny, od nikogo nie zależny, samochód lub motocykl...

Zadanie jakie zarząd klubu wziął na swoje barki z rąk Walnego Zgromadzenia—to nie fraszki. Zdobycie takiego narzędzia sportu jakim jest samochód lub motocykl, wybór typu maszyny, omówienie z kim należy warunków nabycia, starania o gwarancje materjalne, wreszcie opracowanie szczegółów umowy, zarówno pod względem finansowym jak i technicznym, nie mówiąc o całym szeregu spraw natury organizacyjnej i informacyjnej, zmusił poprostu zarząd klubu do wytworzenia środka komunikacji prasowej, przy pomocy którego, tak zarząd jak członkowie klubu, mieliby możność utrzymywać stały kontakt i związek myślowy między sobą.

Tu oto leży geneza powstania „Automobilisty Wojskowego“.

Drugim nie mniej ważnym powodem puszczenia w świat naszego dwutygodnika jest spodziewana z góry walka; którą nam — automobilistom wojskowym — narzucą różne okoliczności, podczas naszej pogoni za własną maszyną i tysiącznemi trudnościami zagrodzą drogę do osiągnięcia upragnionego celu.

Uzbrojeni jednakże we własny organ prasowy, w możność wypowiadania poglądów i zwalczania przeciwności, stających na zawadzie klubowi, możemy być pewni, że idąc w myśl hasła: przebojem!... przełamiemy zwycięsko wszelkie trudności i zadanie, jak przystało na wojskowych automobilistów, wypełnimy— do końca.

Dlatego też, w zupełnej świadomości zadań jakie ciążą na zarządzie klubu, powtarzamy—

Przebojem!...

Poza tem głównem zadaniem, domyślacie się wszak sami Szanowni Koledzy, że organ nasz będzie Wam służył wszystkiem, czego od nas w granicach rozporządzalnych zarządacie.

Więc będziemy Was informować o najaktualniejszych sprawach automobilizmu wogóle; o działalności zarządu klubu i innych organizacyj pokrewnych, oraz o ich ważniejszych uchwałach.

Nie pominiemy działu technicznego, w ramach niezbędnych dla oficera, amatora-kierowcy. Dajemy również Kolegom głos na „Wolnej Trybunie“, gdzie będziecie mogli wypowiadać swoje bolączki i rzucać ziarna inicjatywy twórczej.

Oprócz tego dział informacyjny, dział sportu samochodowego zarówno w kraju jak i zagranicą, „poradnik techniczny“ i kronika, uzupełnią łamy „Automobilisty Wojskowego“, w miarę posiadanego miejsca i ważności kwestji.

Do współpracy zapraszamy wszystkich Kolegów. Niech szczerze wypowiedziane słowo krytyki lub zachęty będzie tłumaczem Waszych myśli i życzeń.

Opierając naszą współpracę redakcyjną na czynniku — ideowym, oczekujemy od Was materjału do treści któraby nasze pismo uczyniła dla czytelników zajmującem i pożytecznem.

A więc przebojem — naprzód!

DZIAŁ URZĘDOWY

Adres Klubu: Przejazd 10 tel. 51-25.

W dziale tym ogłaszane będą ważniejsze uchwały Zarządu oraz zarządzenia obowiązujące członków Klubu.

Ukonstytuowanie się Zarządu Klubu i podział funkcji.

Po zrzeczeniu się przez gen. Zagórskiego godności prezesa Klubu, oraz przez mjr. Rumińskiego godności członka, Zarząd Klubu ukonstytuował się jak następuje: prezes pułk Mroziński A., viceprezes ppłk. S. G. Bołtuć M.

Sekcja sportowa: płk. S. G. Anders, mjr. inż. Meyer i kpt. Szydelski Stan.

Sekcja techniczno-szkolna: mjr. Hryniewski Wacław, kpt. Wolski Tadeusz, por. Wallmoden Kaz.

Sekcja Wydawniczo-prasowa: kpt. Królikowski-Muszkiet Henryk, kpt. Dołęga-Dołęgowski Stefan.

Sekcja Administracyjno - gospodarcza: płk. inż Haller Konst., ppłk. Dembowski Erazm, ppłk. Okołowicz Norbert, kpt. Dołęga-Dołęgowski Stefan, kpt. Wolski Tadeusz.

Uchwalono:

Wydawać własny organ klubowy p. t. „Automobilista Wojskowy“ jako dwutygodnik redagowany przez kpt. Królikowskiego i administrowany przez kpt. Dołęga-Dołęgowskiego.

*

Obrać lokal klubu w ofiarowanym lokalu Drukarni Wojskowej, Przejazd Nr 10, tel. 51-25 i wyrażono za udzielenie tego lokalu podziękowanie Kierownikowi Drukarni mjr. Bobrowskiemu i jego zastępcy kpt. Dołęgowskiemu.

*

Ze względu na nawał spraw bieżących uchwalono odbywać posiedzenia co tydzień — w poniedziałki, aż do odwołania.

*

Zorganizować stałe kursy samochodowe dla członków i wprowadzonych gości o programie dwumiesięcznym, za opłatą: członkowie zł 80, nieczłonkowie i rodziny członkowskie po 100 za kurs. Spłata należności za kurs w ratach miesięcznych. Na kierownika kursu wybrano mjr. Hryniewskiego. Kursy rozpoczną się z chwilą uzyskania zgody p. Szefa Administracji Armji na przeprowadzenie ich w Obozie Szkolnym Wojsk Samochodowych.

*

Nabyć dla nauki jazdy praktycznej na kursie samochód „Unic“ za cenę zł 800 od Tow. Wiedzy Wojskowej, oraz dwa samochody osobowe z Min. Robót Publicznych.

*

Delegować do pertraktacyj z firmami w sprawie zakupu nowych samochodów dla członków mjr. Meyera i kpt. Królikowskiego.

Sekretarjat klubu prosi pp Kolegów o łaskawe niezwłoczne wpłacenie zaległych wkładek i wpisowego. Poważne wydatki jakie klub ponosi na kupno własnych maszyn dla szybkiego uruchomienia kursu samochodowego wymagają możliwie intensywnego napływu gotówki do kasy klubowej.

Z AUTOMOBILKLUBU POLSKI

Nowe władze Automobilklubu Polski. W dniu 27 stycznia b. r. odbyło się walne zgromadzenie naczelnej organizacji samochodowej w Polsce. Po przyjęciu do wiadomości sprawozdania Komitetu za rok ubiegły, walne zebranie dokonało wyborów na miejsce 10 ustępujących członków Komitetu, a mianowicie: pp. A. Chełmicki, S. Fuchs, J. Grabowski, St. Grodzki, T. Heyne, T. Marchlewski. K. Wasilewski, Wł Ostoja-Zagórski, A. Załęski, wszyscy ponownie, oraz p. M. Rappe. Prezydjum Komitetu ukonstytuowało się w sposób następujący: prezes: St. Grodzki, viceprezesi: I gen. Zagórski, II Adr. Chełmicki, III. K. Raczyński; sekretarz: St. Fuchs, skarbnik: T. Marchlewski; gospodarze: R. Borman i M. Gepner.

Komisja Sportowa: przewodniczący inż. T. Heyne.

Gen. Ostoja-Zagórski Dożywotnim Członkiem Honorowym Automobilklubu Polski. Walne zgromadzenie Automobilklubu na wniosek Komitetu wybrało w dniu 27 stycznia b. r. przez aklamację gen. Włodz. Ostoja-Zagórskiego na Dożywotniego Członka Honorowego Klubu, w dowód wdzięczności i uznania za duże zasługi położone dla Klubu przez utworzenie i zorganizowanie Komisji Sportowo-Technicznej.

Silniki szybkobieżne

Gdy mowa o jakimś nowym samochodzie, to jako jedną z najbardziej charakterystycznych cech wymienia się zazwyczaj ilość obrotów silnika. Mówimy o silnikach wolnoobrotowych i szybkobieżnych — przytem wszyscy się z tem zgadzają, że nowoczesne silniki są szybkobieżne, wielu jednak uważa to za wadę i z zadowoleniem wyraża się o obrotach umiarkowanych. Inni znowu, którzy nie chcą uchodzić za zacofanych, mówią z entuzjazmem o silnikach, które robią, a raczej których wał korbowy robi kilka tysięcy obrotów na minutę.

Zastanówmy się najpierw, co będziemy uważali za ilość obrotów danego silnika. Wiadomo przecież, że silnik obraca się różnie, w zależności od obciążenia i stopnia otwarcia przepustnicy. Żeby ilość obrotów silnika była cyfrą miarodajną, by mogła służyć do określenia danego silnika, do porównania go z innemi, to musi być zmierzona dla wszystkich silników w jednakowych, ściśle określonych warunkach.

Cóż to będą za warunki?

Ponieważ bieg silnika, jak powiedzieliśmy przed chwilą, zależy od stopnia otwarcia przepustnicy i od obciążenia, musimy przeto określić, w jakiem położeniu ma być przepustnica i jakie ma być obciążenie aby dokonany pomiar ilości obrotów był cyfrą miarodajną.

Jest powszechnie przyjętem, by jako szybkość obrotów, charakterystyczną dla danego silnika, uważać tę szybkość, z jaką obraca się wał korbowy w chwili, gdy silnik pracuje z największą mocą, na jaką się może zdobyć przy zupełnem otwarciu przepustnicy. Wynika stąd, że pomiaru ilości obrotów nie można dokonać, jak to sobie niektórzy wyobrażają, przytknąwszy poprostu licznik obrotów do końca wału, a raczej szybkość obrotów w ten sposób zmierzyć można, ale otrzymana cyfra będzie prawie zupełnie bez znaczenia. Pomiar charakterystycznej cyfry może być dokonany tylko na fabryce lub w warsztacie, gdy możemy równocześnie zmierzyć moc silnika.

Gdy ustaliliśmy co rozumieć pod nazwą obroty silnika, zobaczmy jakie wnioski wyciągnąć można z tej cyfry.

Otóż silnik, którego wał obraca się szybko da nam na jednostkę czasu więcej pracy, to znaczy wykaże większą moc niż silnik wolnoobrotowy tych samych wymiarów.

Wyrażając to samo innemi słowami — powiemy: dla danej mocy silnik może być tem mniejszy i tem lżejszy, im będzie bardziej szybkoobrotowy. Jest to najzupełniej jasne i można śmiało powiedzieć, że zasada ta była znana o wiele, wiele wcześniej, zanim nawet zbudowano samochód. Czemuż więc nie budowano odrazu silników szybkobieżnych i czemu dzisiaj konstruktor zatrzymuje się zazwyczaj na 3000 obrotów, rzadko przekraczając tę cyfrę.

Przy budowie silnika szybkobieżnego konstruktor ma liczne trudności do zwalczenia, a przyczyną, która te trudności wywołuje jest prawo bezwładności.

Jak się przejawia to prawo i co w praktyce stoi właściwie na przeszkodzie, by dany silnik przekroczył pewną ilość obrotów. Ograniczenie szybkości obrotów występuje w dwojaki sposób: albo silnik, przyśpieszając nadmiernie biegu, zaczyna drżeć i warczeć, albo też traci moc i, jak powiadamy, „nie ciągnie“. W tych dwuch postaciach przejawia się działanie sił bezwładności.

Co to są siły bezwładności?

Fizyka uczy nas, że siła bezwładności przejawia się za każdym razem, gdy jakiemuś ciału chcemy nadać ruch lub zmienić szybkość, albo kierunek jego ruchu. Siła bezwładności sprzeciwia się sile, która zmianę wywołuje i jest tem większa, im dane ciało jest cięższe i im gwałtowniej chcemy szybkość jego zmienić. W języku bardziej naukowym mówimy, że siła bezwładności mierzy się iloczynem masy przez przyspieszenie.

Weźmy do ręki jakiś przedmiot, np. tłok i poruszajmy nim do góry i na dół z szybkością 20 razy na minutę. Przychodzi nam to z zupełną łatwością. Spróbujmy jednak poruszać tym samym tłokiem, tak samo do góry i na dół z szybkością 200 razy na minutę. Będzie to o wiele trudniejsze. Szczególnie trudno jest tłok, rozpędzony w jednym kierunku, zatrzymać i poruszyć w odwrotnym. Jeżeli poruszanie tłoka do góry i na dół z szybkością 200 razy na minutę wymaga już znacznego wysiłku ze strony mięśni naszej ręki, to jak wielka siła jest potrzebna wtedy, gdy tłok w silniku samochodowym robi 1500 lub 2000 ruchów na minutę? Tłoki są wtedy poprostu rzucane do góry i na dół i wywołują szarpnięcia i drżenie całego silnika. Zmniejszenie tych drżeń jest konieczne, jeżeli silnik ma się szybko obracać i może być osiągnięte tylko przez zastosowanie tłoków lekkich i staranne ich zrównoważenie tak, aby wszystkie tłoki w silniku miały jednakowy ciężar. Tem się objaśnia, że w nowoczesnych, szybkobieżnych silnikach mamy zwykle tłoki aluminjowe. Nawet silnik starej konstrukcji, który, mając tłoki żeliwne, nie mógł z powodu drżeń przekroczyć np. 2000 obrotów na minutę, po założeniu tłoków aluminjowych zwiększa swą maksymalną szybkość niekiedy o 20%. Nietylko tłoki, lecz i korbowody i wał korbowy, a ogólnie mówiąc wszystkie ruchome części silnika, są siedliskiem sił bezwładności, które mniej lub więcej ograniczają szybkość obrotów.

Gdybyśmy przez dobór odpowiednich materjałów i przez odpowiedni wyrób części usunęli całkowicie drżenia silnika, to jeszcze przez to nie moglibyśmy go nazwać szybkobieżnym, bo w grę wchodzą siły bezwładności gazów, które

wprawdzie nie wywołują wibracji, ale ograniczają moc silnika.

Gdy silnik szybko się obraca (np. 3000 obrotów na minutę), ssanie i wydech trwają zaledwie $^{1}/_{100}$ część sekundy. Tak krótkie ssanie jest jak krótkie szarpnięcie w porównaniu do ciągłego wysiłku. Nie trudno jest na nitce podnieść dość duży ciężar, jeżeli podnosimy spokojnie, ale spróbujmy szarpnąć do góry. a nitka pęknie. Podobnie rzecz się ma z gazem. Można go wessać do cylindra powoli, ale nie można go zassać krótkiem szarpnięciem. Gaz, choć lekki, przejawia swoją bezwładność i nie pośpiesza tak odrazu na gwałtowne wezwanie ssania. Żeby gaz zdążył wejść lub wyjść z cylindra, zawory w silniku szybkobieżnym muszą być dłużej otwarte i muszą dawać otwory wlotowe i wylotowe szersze, aniżeli to jest potrzebne w silnikach wolnoobrotowych. Przez zastosowanie właściwego rozrządu możemy osiągnąć, że silnik do trzech lub do czterech tysięcy obrotów nie traci, lecz zyskuje na mocy. Ale gdybyśmy chcieli, by silnik robił pięć lub sześć tysięcy obrotów na minutę, wszelkie zmiany w rozrządzie byłyby już bezskuteczne. Napełnianie cylindrów przez zasysanie jest przy takiej szybkości niemożliwe, bo siła ssania jest za mała i gaz trzeba wtłaczać do cylindra. W ten sposób dochodzimy do zagadnienia silników z kompresorami, które są silnikami przyszłości.

Kazimierz Wallmoden.

Przed decyzją

Celem i istotą życia naszego klubu, jest, jak powszechnie wiadomo kwestja zdobycia dla członków własnego samochodu. Zarówno zarząd klubu, jak i poszczególni członkowie uważają tę sprawę za najbardziej pilną, za najwięcej istotną i równą wszelkiej innej kwestji życiowej oficera.

Dlaczego tak jest — wiemy. Sprawa jest znana i przesądzona.

To też w myśl tego założenia, zarząd klubu, od chwili swego ukonstytuowania się, lwią część swej pracy i energji poświęca sprawie zdobycie takich warunków kupna samochodu, któreby odpowiadały zdolności płatniczej kolegów, poważnie traktujących kwestję zdobycia własnej maszyny.

Dla spraw tej kategorji już nie wystarczyły statutowo przepisane, w odstępach dwutygodniowych, posiedzenia zarządu. — Trzeba było i trzeba nadal będzie, co poniedziałek do lokalu klubowego maszerować i całą litanję spraw bieżących załatwiać.

I to nie wystarczyło.

Pertraktacje z firmami: a narady, a telefony, a stosy korespondencji, studjowanie warunków oferowanych przez zainteresowanych przedstawicieli różnych fabryk samochodowych, zmusiły zarząd do wyłonienia specjalnej delegacji złożonej z 2-ch członków zarządu, którym szczegóły tej kwestji powierzono.

Sprawa była nie łatwa.

Pertraktacje wstępne jednakże dobiegły już końca; finalizowanie warunków zakończone i należy przyznać, że porozumienie w grubszych zarysach, między delegatami klubu i niektóremi firmami zostało osiągnięte.

Sprawa toczy się z przedstawicielami fabryk angielskich, francuskich i amerykańskich, włączając oczywiście w tę liczbę i reprezentantów Forda.

Ustalono, że jeżeli chodzi o maszynę typu europejskiego to bierze się pod uwagę maszyny o sile od 5—10 K. M., 3 do 4-ro siedzeniowe ze wszystkiemi technicznemi wymaganiami ostatniej doby.

Otóż cena takiej maszyny waha się, łącznie z cłem (którego niestety żadną miarą uniknąć się nieda) i transportem, oraz odsetkami, od 8 do 11 tysięcy złotych.

Podkreślić należy, że zarówno firmy angielskie, jak i francuskie i amerykańskie chętnie idą na rękę klubowi i przy pewnych gwarancjach, oraz przy pewnej ilości (partje od 30 do 50 sztuk) maszyn nabywanych razem, dają kredyt od 2 do 6-ciu lat.

Firmy robią te wyjątki tylko dla oficerów zawodowych, czynnie służących w W. P.

Jak dotychczas wszystko pięknie i ładnie.

Sporządzić umowę, podpisać zobowiązanie i brać maszyny.

Tu jednak gdzie kończy się praca przygotowawcza i zaczyna odpowiedzialność faktyczna, zarząd musi usłyszyć zdanie szerszych kół, zainteresowanych tą sprawą kolegów, dlatego proponuje przyjrzeć się odwrotnej stronie tego medalu.

Wzamian za ustępstwa kredytowe dla klubu firmy żądają:

1) Wystawienia zobobowiązań w walucie *zagranicznej:* dolary, funty, lub złote w złocie.

2) Zobowiązania poszczególnych nabywców muszą być żyrowane przez Zarząd Klubu.

3) M. S. Wojsk. gwarantuje wpłatę rat miesięcznych, do płacenia których oficer się zobowiązał.

4) Przed otrzymaniem maszyny, nabywca wpłaca nasamprzód 3 do 5 rat razem lub miesięcznie.

Jak z powyższego wynika, warunki te są logiczne i nie przedstawiają zbyt wielkich ciężarów dla tego, który pragnie i ma na to aby sobie samochód ufundować.

To też ciężar całej sprawy leży nie w warunkach, które dajmy na to, można przyjąć z mniejszemi, lub większemi poprawkami, lecz w samem wykonaniu płatniczem.

Te zobowiązania w dolarach lub funtach podrywają całkowicie najrealniejsze kalkulacje.

Ciągła zmienność i płynność kursu naszej waluty, zależnej prawie całkowicie od wahań giełdowo—spekulacyjnych dolara, czy innego funta, oraz nieuzależniona od temperatury giełdowej, kamienna stałość naszych pensyj oficerskich, musi tutaj, niezależnie od gorącej chęci posiadania własnej maszyny, wejść bardzo poważnie w rachubę.

Bo pomyślcie Koledzy. Dzisiaj dajmy na to podpisujemy zobowiązanie (oczywiście wekslowe) na 10 000.— zł. ale w dolarach po kursie 8.—; za miesiąc lub w innym terminie płatności raty, dolar skacze sobie do 10 — 16 zł., albo jeszcze wyżej; pensja zaś ani w tym ani w innym kierunku nierośnie, drożyzna szaleje i rata zamiast 150.— zł. wyniesie 300, zaś dla tego który płacił 300 wyniesie 500 — 600 i . . . co wtedy?

Oczywiście sprawa dolarowa może przyjąć również obrót zgoła w innym kierunku, czego jako lojalni i prawi obywatele Rzeczypospolitej, winniśmy sobie z całego serca życzyć, tembardziej, że jak mówi przysłowie, „kto nie ryzykuje ten w Rawiczu nie siedzi”.

Kto jednakże pragnie siedzieć tylko we własnym samochodzie, nie zaś w Rawiczu, winien tenor powyższych wywodów wziąć mocno pod rozwagę i przed ostateczną decyzją, głęboko się zastanowić.

*

Tak wyglądają obie strony medalu noszącego nazwę „własny samochód”.

Nie jest to jednakże ostatnie słowo w tej kwestji. Zadanie „własnego samochodu” może być rozwiązane jeszcze innaczej, lecz ponieważ mowa jest narazie o sposobie najłatwiejszym i najwygodniejszym, dla członków klubu, aczkolwiek zarazem najkosztowniejszym wyłuszczenie innych sposobów odkładamy do następnego numeru „Automobilisty”.

Tymczasem zaś, zapraszamy do głosu zainteresowanych kolegów, aby przed ostatecznym powzięciem decyzji kupna samochodów na raty—zagranicą, usłyszeć inne zdania i inne projekty rozwiązania tej palącej dla nas sprawy.

H. K.

Od Administracji

Administracja „Automobilisty Wojskowego" prosi o wpłacanie prenumeraty za nasze pismo z góry, conajmniej za pół roku, a to w celu ustalenia cyfry nakładu. Nieopłacenie prenumeraty do dnia 10 marca r. b. spowoduje niewysłanie drugiego numeru.

Wolna Trybuna

W tym dziale, przeznaczonym dla swobodnego wypowiadania się członków Klubu, prosimy wszystkich Kolegów zabierać głos. Jeden warunek: artykuły muszą być treściwe i krótkie.

Redakcja.

Własny samochód.

Niedoścignięty—zdawało by się—cel naszych marzeń, posiadania własnego pojazdu mechanicznego, może się w niedługim czasie, bo już tej wiosny, urzeczywistnić. Pomimo ciężkich czasów—cięższych w tym niż ubiegłym roku — dzięki kooperacji wysiłków, potędze zrzeszenia, organizacji, oficer staje przed możliwością kupna, na swą niepodzielną własność, tego cudownego środka lokomocji.

Czy to celowe i czy „wypada“ w obecnych „ciężkich czasach“ robić takie duże wydatki i to wyprowadzające nasze złote zagranicę?

„Nie samym chlebem żyje człowiek“. Stara maksyma — lecz jakże słuszna prawie we wszystkich okolicznościach życiowych. Potęga ludzkiego wysiłku, olbrzymia prężność grani , w których mieszczą się możliwości efektów ludzkiej pracy—oto czynniki zachęcające do opierania się w obliczeniach możliwej wydajności i organizacji pracy, nie tylko na danych fizycznej niejako natury, ale i na nieuchwytnych — pozornie — czynnikach o psychicznem podłożu. W jak dużej mierze rozwijać można w sobie właściwości tej drugiej właśnie kategorji świadczą nowoczesne badania co do wpływu sportu na kształtowania się charakterów.

Automobilizm, jako sport najwięcej może praktyczny, dający możność nie wyrzekania się pomimo „nowoczesnych“ warunków życia—przyrody, turystyki, krajoznawstwa, pozwalający na szybkie przerzucanie się z niezdrowych fizycznie i duchowo wielkich środowisk ludzkich w okolice, gdzie piękna przyroda pozwala odetchnąć pełną piersią— zaczyna stawać się sportem powszechnym. Wiele stron dodatnich popularyzacji automobilizmu wyliczyć by trzeba; dodamy tu jedną jeszcze — wpływ jego na rozwój dróg w danym kraju. Słynne zdanie wielkiego człowieka, H. Forda, że rozwój automobilizmu pociąga za sobą rozbudowę dróg — a nie odwrotnie, ma dla Polski wielkie znaczenie. Pełne zrozumienie ważności komunikacji dla rozwoju kraju, zarówno pod względem ekonomicznym, jak kulturalnym i... obronnym, nastąpi wtedy dopiero, gdy ogół obywateli, osobiście, na własnej skórze niejako, przejdzie praktyczny kurs „drogoznawstwa“, zaznajomi się g r u n t o w n i e z naszemi g r u n t o w e m i drogami.

Rozwój automobilizmu w Polsce jest już tylko kwestją czasu, może kwestją powstania polskiej fabryki samochodów. Zanim jednak fabryka taka zacznie produkować, musi mieć zapewniony rynek zbytu. Wyrobić taki rynek musimy przy pomocy importu. Import ten bynajmniej nie odbije się tak szkodliwie na naszem życiu gospodarczem, jak to się częstokroć mniema. W roku ubiegłym sprowadziliśmy suszonych śliwek i innych owoców za sumy większe, niż samochodów.

Oficer, człowiek którego zawodem jest przygotowywanie współobywateli w zdolności do obrony Państwa, więcej niż kto inny zainteresowany być musi w rozwoju automobilizmu. Sprawność fizyczna, znajomość kraju, poznanie sieci drogowej—wszystko to obowiązuje oficera w wysokim stopniu. Samochód mu w tem wiele pomoże. Niestety kupić i używać samochód może obecnie oficer nie obarczony rodziną, albo mający, poza gażą, inne dochody, czy majątek. Tak jest niestety.

Lecz i na to „niestety“ środek się znalazł—zrzeszenie i kooperacja miłośników sportu samochodowego jakim jest Wojsk. Klub Sam. i Motocyklowy, bieże na swoje barki rozwiązanie tej kwestji.

Klub nasz żywo zakrzątnął się nad umożliwieniem nam kupna samochodów na raty. Trzeba się jednak dobrze obliczyć, by przez lekkomyślną decyzję „nie wpaść“ potem w trudności płatnicze ale kto może, niech nie odwleka; ruch to życie—samochód ruchu symbolem; zastąpi on nam wiele innych przyjemności i wydatków, a starannie obsłużony pracować będzie długo i bez zawodu.

kpt Jerzy Bonkowicz-Sittauer.

Nasza ankieta

Odpowiedzi na ankietę rozpisaną do członków klubu, w sprawie wyboru typu samochodu, jakiby sobie poszczególni członkowie klubu zakupić życzyli, oczywiście, jak zwykle żółwim krokiem napływają do sekretarjatu.

Naturalna rzecz, iż opieszałość w nadsyłaniu odpowiedzi na pytania postawione w kwestjonarjuszu, również stanowią odpowiedź i to dużo mówiącą... to też, na podstawie otrzymanych i tych milczących odpowiedzi, możemy sobie już teraz urobić zdanie o ilości pierwszej partji zapotrzebowanych maszyn i o typie samochodu w jakim koledzy gustują.

Na pięćdziesiąt kilka odpowiedzi, które w teczce wiecznie zaaferowanego i stale zapracowanego sekretarza klubu się znajdują, za typem maszyny europejskiej wypowiedziało się 36, zaś za Fordem 14-tu zwolenników.

Przekonani jednak jesteśmy, iż w razie powodzenia akcji zarządu w kwestji — dogodnego kupna samochodu na raty — nikt się nie będzie upierał przy tym lub owym typie maszyny, lecz na pierwszym miejscu postawi dogodność warunków.

Co do wysokości miesięcznej raty na jakie mogą się zdobyć kandydaci do własnej maszyny, to zarówno „europejczycy“ jak i „fordziści“ wypowiedzieli się: minimum zł 150, maximum zł 300. Przyczem niektórzy koledzy dysponują sumami od 1000 do 2000 zł, które łącznie z pierwszą ratą wpłacić przy kupnie maszyny mogą.

Nie brak było oczywiście w ankiecie i propozycji spłat w mniejszych ratach. Tym kolegom jednak musimy wyjaśnić, że niższej raty jak 150 zł miesięcznie nie da się ustalić.

Była również propozycja, co prawda jedyna w swoim rodzaju, a mianowicie, że *„pragnę nabyć maszynę luksusową“* — zaś w rubryce „Ile może pan płacić“? — odpowiedź — *nic*.

Podobny żart nazywają w kawalerji — końskim... Śród automobilistów zaś, zwłaszcza wojskowych, tego rodzaju humor, nie uzyskał jeszcze ani nazwy ani obywatelstwa, to też propozycja ta została umieszczona we właściwym dla niej miejscu, a mianowicie w... koszu.

Samochód, jako pojazd wieloosobowy, oczywiście, mimo wysokiej ceny kupna, więcej interesuje oficera niż motocykl, który aczkolwiek nieporównanie tańszy, jest pojazdem jedno a najwyżej dwuosobowym.

To też w wynikach ankiety nie zanotowaliśmy ani jednego zwolennika motocyklu.

A szkoda... rzecz jest tańsza i o wiele dostępniejsza i mniej kosztowna w eksploatacji niż samochód.

Jeśli się znajdą zwolennicy nabycia motocyklów, zarząd klubu poczyni natychmiast starania aby uzyskać u odpowiednich firm dogodne i przystępne warunki kupna.

Wozów własnych — posiada na kilkuset członków zaledwie 7-miu, motocykli 4-ch.

Mało, bardzo mało!

Natomiast za wydawaniem i prenumeratą „Automobilisty Wojskowego“ wypowiedzieli się wszyscy bez wyjątku.

Naturalnie — automobil wymaga minimalnie 150 zł miesięcznie, zaś „Automobilista“—kosztuje maximalnie 50 gr miesięcznie...

Ktoby z tego nie skorzystał?

A no trudno, niech narazie wystarczy „Automobilista“ — może później i... automobil się znajdzie.

SPORT

Wyścig 24-godzinny Automobilklubu Polski odwołany. Z powodu niezwykłych trudności, zarówno technicznych, jak i finansowych, wyścig 24-ro godzinny — wytrzymałości, który miał się odbyć pod Strugą w dniach 23—24 maja — nie odbędzie się. Komisja Sportowa Automobilklubu Polski projektuje natomiast zorganizowanie płaskiego wyścigu na przestrzeni 1 do 2 km. w pobliżu Warszawy.

Fordem naokoło świata. Trzej studenci-harcerze warszawscy: Jan Wacław Lada, Jerzy Jeliński i Eugeniusz Smosarski wybierają się w podróż dookoła świata na samochodzie „Ford“. Raid odważnych harcerzy-automobilistóp trwać będzie od 1926 do 1920 r. Przestrzeń, jaką ci sportsmani mają zamiar pokryć, wyniesie 280.000 km. Życząc dzielnym sportowcom pomyślnej podróży, radzimy wstąpić na parę minut do zakładów Forda w Ameryce. Nie będzie to bez dodatnich następstw dla podróżników...

Raid samochodowy dla pań. Niezwykle czynna Komisja Sportowa Automobilklubu Polski organizuje na dzień 27 czerwca jednodniowy raid turystyczny dla pań. Trasa raidu prowadzić będzie z Warszawy przez Jabłonnę, Zegrze, Serock do Łomży i z powrotem przez Ostrołękę, Różany do Warszawy. Cała przestrzeń raidu wynosi około 300 km. Kierownictwo raidu spoczywać będzie w rękach Komandora delegowanego przez Klub, zaś funkcje pomocnicze i kontrolne obsadzone będą, w miarę możności, przez panie. Mężowie mają prawo przy swych małżonkach - kierowcach pełnić służbę pomocnika...

Raidy Polskiego Klubu Motocyklowego. Polski Klub Motocyklowy w Warszawie organizuje w roku bieżącym dwa raidy motocyklowe, a mianowicie: w miesiącu czerwcu „Raid Podkarpacki na 900 km.“, oraz „Raid przez Pomorze i Gdańsk na 1000 km.“. Ten drugi raid odbędzie się wkońcu sierpnia lub początkach września b. r.

Kalendarzyk międzynarodowy na marzec. D. 21/III: Wyścigi na wzniesieniu Montserrat w Hiszpanji; 28/III: Wyścigi o Wielką nagrodę Rzymu w Rzymie.

Nowe rekordy automobilowe. W dniu 23 lutego b. r. na torze w „Linas Montlhery“ ustanowiony został nowy rekord szybkości na przestrzeni 50 km. Rekordzistą jest Levefre, który na samochodzie Voisin 18 KM. (pojemność cylindrów 3960 ccm) osiągnął średnią chyżość 188,235 km. na godzinę. Ogólny czas, jaki zużył dla pokrycia 50 km., wynosi 15:56,27. Równocześnie ten sam kierowca pobił rekord na przestrzeni 50 mil. ang., osiągając średnią szybkość 190.013 km. na godzinę. Czas 25:24,53. Poprzednie rekordy wynosiły: na 50 km. — 16:0,95, oraz na 50 mil — 25:59,68.

O wielką nagrodę „Wiecznego Miasta“. W dniu 28 marca b. r. odbędą się w Rzymie wielkie wyścigi samochodowe na przestrzeni 320 km. Trasa wyścigu prowadzić będzie dookoła bram Wiecznego Miasta. Długość trasy 8 km., powtarzana 40 razy. W wyścigu mogą brać udział wozy kategorji do 1500, 2000, 3000 i ponad 3000 ccm. Wyścigi odbywać się będą w konkurencji międzynarodowej. Protektorat nad wyścigami objął król włoski i dyktator Włoch — Mussolini. Wyścigi te w kalendarzu międzynarodowym jeszcze nie umieszczono.

Wyścigi samochodowe na lodzie. W dniu 14 lutego w Norwegji na jeziorze Gjersjoen odbyły się wyścigi samochodowe na lodzie, w których zwyciężył znany francuski Wyścigi tego rodzaju wzbudzają w państwach skandynawskich niezwykłe zainteresowanie, gdyż niezależnie od pomyślnych warunków atmosferycznych, wymagana tu jest od kierowcy niezwykła umiejętność kierowania samochodem.

KOLEDZY!

Popierajcie firmy ogłaszające się w naszym organie. Wszelkie zakupy maszyn części i materjałów pędnych uskuteczniajcie za naszem pośrednictwem.

„Polska Zbrojna“.

pismo codzienne

wydawnictwa rok V.

Organ niezależny, poświęcony zagadnieniom obrony Państwa, sprawomWojska i przysposobieniu wojskowemu społeczeństwa w myśl hasła: „naród pod bronią“.

„Polska Zbrojna“ jest zasilana wyłącznie piórami korpusu oficerskiego i podoficerskiego, posiada bardzo rozgałęzioną sieć korespondentów we wszystkich garnizonach i we wszystkich dyplomatyczno-wojennych placówkach.

Bezpieczeństwo Rzeczypospolitej — oto nakaz najwyższy, któremu hołduje „Polska Zbrojna“.

Bez „Polski Zbrojnej“ nie może obywać się żaden oficer czy podoficer — bowiem bez codziennych informacyj zgubi tętno życia całokształtu organizmu wojskowego.

Bez „Polski Zbrojnej“ nie może obywać się żaden wybitny mąż stanu, senator, poseł, polityk czy publicysta — bowiem wojsko, owa „wielka niemowa“, zajmuje zwykle wiele miejsca w ocenie sił i możliwości państwowych. Znajomość tych zagadnień jest jedną z najbardziej podstawowych dla działacza państwowego.

Bez „Polski Zbrojnej“ nie może obywać się żaden wybitny przemysłowiec i kupiec — bowiem wojsko jest bardzo poważnym odbiorcą-konsumentem na rynku krajowym. W piśmie tym znajdzie dla siebie wiele materjału orjentacyjnego.

Bez „Polski Zbrojnej“ nie może obywać się żaden uświadomiony Polak, dbały o obronę kraju. Stały czytelnik naszego pisma — znajdzie zawsze dla siebie formę współdziałania z wojskiem w zakresie zwiększania zasobów obronnych kraju, co jest obowiązkiem każdego Polaka.

„Polska Zbrojna“ dla prenumeratorów swoich dołącza bezpłatne dodatki:
co tydzień: **„Rewję Polski Zbrojnej“** — przegląd ilustrowany życia wojskowego;
co miesiąc: **„Wiedzę i Życie“** — ozdobnie wydawany miesięcznik ilustrowany, poświęcony popularyzacji wiedzy oraz samokształcenia, zawierający od 5 do 6-ciu arkuszy druku.

Cena prenumeraty: miesięcznie w Warszawie wraz z dodatkami, bez odnoszenia do domu — 4 zł. 50 gr., z odnoszeniem do domu — 4 zł. 75 gr.,; na prowincji — 5 zł.; zagranicą 8 zł.

Cena numeru: 20 gr., z dodatkiem tygodniowym 30 gr., z dodatkiem miesięcznym 1 zł. 50 gr.

Uwaga: W „Polsce Zbrojnej“ w dziale ogłoszeń są zamieszczane wszelkie wiadomości o przetargach, dostawach i licytacjach wojskowych.

Adres Redakcji i Administracji:

Warszawa, ulica Orla Nr. 6.

Telefony: 29-21; 2-96; 50-22; 24-24.

PORADNIK TECHNICZNY

?

W tym dziale udzielać będziemy odpowiedzi na zapytania **prenumeratorów i członków klubu**, w sprawach technicznych — samochodowych, nie objętych żadnym podręcznikiem, oraz porad przy kupnie samochodów używanych.

KURSY KIEROWCÓW DLA CZŁONKÓW KLUBU.

Ponieważ Zarząd Klubu uzyskał zgodę p. Szefa Administracji Armji na odbywanie kursów teoretycznych w Obozie Szkolnym Wojsk Samochodowych, oraz ponieważ Zarządowi udało się nabyć trzy niezbędne wozy dla ćwiczeń praktycznych, rozpoczęcie kursów nastąpi w pierwszych dniach marca, o czem zainteresowani zostaną powiadomieni niezwłocznie. Zapisy w dalszym ciągu przyjmuje sekretarjat klubu Przejazd Nr. 10. Przy podpisywaniu podania i deklaracji obowiązuje wpłacanie pierwszej raty zł. 20.

Kto może być członkiem Wojsk. Klubu Sam. i Mot.

§ 45. Członkiem zwyczajnym może być każdy oficer w służbie czynnej lub nieczynnej.

§ 46. Członkami nadzwyczajnymi mogą być oficerowie w rezerwie i stanie spoczynku, szeregowi służby czynnej i rezerwy oraz członkowie innych klubów i organizacyj sportowych.

Zarząd Główny na Wniosek Zarządu Oddziału, może nadać godność członka zwyczajnego temu z pośród członków nadzwyczajnych, który wykaże odpowiednie zalety i poziom sportowy lub też położy wybitne zasługi dla Oddziału.

Opłaty członkowskie:

Wpisowe zł 60.— Składka członkowska zł 36.— rocznie. Wszystko płatne ratami miesięcznemi.

Z Przemysłu Samochodowego

Samochód konstrukcji polskiego inżyniera A. Glücka. Znany ze swych konstrukcji samochodowych, inżynier krakowski A. Glück, zbudował samochód nowej polskiej konstrukcji. Jest to maszyna z silnikiem dwucylindrowym, umieszczonym wprost na tylnym moście; chłodzonym powietrzem, o sile około 7 KM, pojemności cylindrów 495 ccm i rozwijający szybkość (obciążenie 3 osoby) do 60 km. na godzinę. Zużycie benzyny od 3'25 do 4 kg. na 100 km. Cena tego samochodzika w serji od 500 do 600 dolarów. Zarząd Wojsk. Klubu Samochodowego i Motoc., przy swych koncepcjach zakupienia większej liczby samochodów dla swych członków, bierze również pod uwagę maszyny inż. Glücka. Szczegółowy opis wozu łącznie z ilustracjami pióra kpt. Szydelskiego znajdą czytelnicy w Nr. 2 „Auta".

Ford we Lwowie. Jak znaczny postęp w dziedzinie automobilizmu poczyniły nasze sfery samorządowe, dowodzi fakt, że prezydjum miasta Lwowa, uchwaliło zwrócić się do Forda, aby zbudował na gruntach ofiarowanych mu przez gminę, fabrykę swoich samochodów. Prezydjum miasta Lwowa zachęca genialnego przemysłowca twierdzenie Lwów jest doskonałym ośrodkiem komunikacyjnym zarówno dla Polski, jak i dla handlu z Rosją, Rumunją, Węgrami i Czechosłowacją. Ano zobaczymy...

Konspiracja przedstawicielstwa Forda w Polsce. Na całym świecie wprowadzono już na rynek nowy typ samochodu „Forda" model 1926 r. (patrz str. 6) o bardzo estetycznym wyglądzie zewnętrznym i zaopatrzonym w najnowsze urządzenia techniczne. Tylko na rynku automobilowym Polski z typem tym spotykamy się na obrazkach w prasie zagranicznej, aczkolwiek mamy w stolicy i we wszystkich wojewódzkich a nawet powiatowych miastach przedstawicielstwa tej olbrzymiej firmy. Dlaczego taka konspiracja? Jaka przyczyna skłania przedstawicielstwo Forda w Polsce do ukrywania nowego modelu.

Czy nie dla tego aby zepchnąć w Polsce pozostałości z lat ubiegłych, których w innych krajach kupować nikt nie chce?

Pragnęlibyśmy aby p. Fotd i jego przedstawiciele nie traktowali rynku polskiego gorzej od innych.

My chcemy widzieć w Polsce Ford model 1926 r.

Amerykańska produkcja samochodów. Według statystycznych danych amerykańskich, ogólna produkcja samochodów w Ameryce (Stany Zjednoczone) wzrosła od roku 1923 o 240.000 wozów. W roku 1925 wyprodukowano 4.325 tysięcy samochodów, z czego 550 tysięcy poszło na eksport. Zarejestrowanych w amerykańskich urzędach ruchu samochodów jest 20,229.025, wtedy, gdy na całym świecie zarejestrowanych jest tylko 24,600.000 samochodów, co w procentowym ujęciu wynosi 81 procent na korzyść Stan. Zjedn.

Michelin buduje fabrykę opon w Anglji. Francuska fabryka opon Michelin przystępuje do opracowania projektu budowy olbrzymiej fabryki opon w Anglji. W fabryce tej zatrudnionych będzie 10.000 robotników.

Wwóz i wywóz samochodów w Szwajcarji. W roku 1925 dokonano w Szwajcarji wwozu maszyn samochodowych wszelkich kategorji za ogólną sumę 69,314.263 fr., czyli o 13,479.108 fr. więcej niż w roku 1924. Wywóz natomiast równał się sumie 5,865.628 fr., czyli o 575.672 fr. więcej niż w tym samym okresie 1924 r.

Wielka droga samochodowa poprzez całą Europę. Amerykańsko - włoskie konsorcjum automobilowe planuje budowę specjalnej drogi dla samochodów, prowadzącej od morza do morza, a mianowicie z Hamburga, po przez Hanower, Turyngję, Szwajcarję i Włochy do brzegów morza Śródziemnego. Droga ta przeznaczona będzie wyłącznie do kursowania samochodów osobowych i towarowych. Wzdłuż całej tej olbrzymiej drogi zbudowane będą również hotele i garaże.

Prenumerujcie Automobilistę Wojskowego!

Wydawnictwa automobilowe.

„Auto" — organ Automobilklubu Polski Nr 2 zeszyt lutowy. Najstarsze pismo fachowe w Polsce, zawiera, oprócz działu urzędowego „Kalendarzyk sportowy polski" na rok 1926; artykuł M. Krzywickiego „Shimmy". „Harce uliczne" — wzmianka ilustrująca ruch uliczny w stolicy. Następnie interesujący artykuł kpt. Szydelskiego p. t. „Samochodzik polskiej konstrukcji". „Parowy samochód ciężarowy" — inż. E. Mierzejewskiego, „Nowy Cadillac", „Melpomena w aucie" — oczywiście pióra Z. Kleszczyńskiego, choć nie podpisany. Dalej „Wrażenia z podróży z Turynu do Warszawy" — Lilpopa i bogata kronika. Całość niezwykle estetyczna. Numer bogato ilustrowany.

Nowe podręczniki. Wkrótce na półkach księgarskich ukażą się dwa nowe podręczniki samochodowe, ułożone i zredagowane przez znanych w świecie automobilowym autorów fachowych a mianowicie: O samoch. „Ford" kpt. Kuleszy i p. Masztakowskiego, oraz wyczerpujący wszelkie kwestje samochodowe — podręcznik popularnego wykładowcy na wszystkich wojskowych kursach samochodowych por. W. Ilmodena.

Obszerniejszą recenzję o tych dwuch podręcznikach przytoczymy w następnym numerze Automobilisty.

FELJETON

Wędrówki delegatów...

Towarzystwo Zakupu Samochodów na—Raty, jak każda młoda i początkująca organizacja, rozpoczęła swoją działalność z niesłychanym tupetem i temperamentem.

Wybrano władze i czołowych dostojników towarzystwa, podzielono zarząd na sekcje, przydzielono każdemu z członków odpowiednią porcję zadań, przygotowano masę druków i odezw. Wogóle, w ciągu niespełna miesiąca, rozpętano tak wściekłą energję i rozwinięto tak ożywioną działalność, że nawet niektórym członkom zarządu, łysym od urodzenia, włosy od potu na skroniach się kleiły...

To też po tak wyczerpującej pracy, przeważna część zarządu TZSR, osądziwszy, że rozpęd życiowy nadany noworodkowi jest wystarczający do dalszego jego twórczego życia, oraz, że organizacja samochodowa dlatego nazywa się samochodową, że powinna chodzić sama... uznali swoją dalszą współpracę z TZSR za zbyteczną i wycofali się w domowe pielesze, czekając cierpliwie dalszego rozwoju wypadków.

Pozostała część ciała rządzącego TZSR, mając w ten sposób zabezpieczone tyły i pomoc... myślową uchwaliła działać z tem większą energją i rozmachem.

Ażeby jednak, w działaniu wzajemnie sobie nie przeszkadzać i odrazu całego zasobu sił i energji nie tracić, postanowiono działać kolejno-falami... zachowując odpowiednie rezerwy do głównego natarcia.

Tak więc los padł przedewszystkiem na dwuch fanatyków benzynowych którym poruczono pertraktacje z fabrykami wyrabiającemi samochody. Celem pertraktacji miało być kupno samochodów na raty, dla wszystkich kilku tysięcy członków TZSR.

*

Firma „Doppelbuldog" — generalni przedstawiciele samochodów marki „HAM-HAM".

Dwaj bracia tłumaczą delegatom TZSR zalety reprezentowanych przez siebie samochodów.

— Maszyny szyk, proszę panów, cena nieduża — w dolarach... na raty może tyż być... tylko musimy sobie doliczyć procentów, pieniądz teraz drogi...

— Dobrze a jakiż odsetek panowie policzylibyście przy ratach miesięcznych?...

— Niewielkie, tylko 33% w stosunku rocznym..., przyczem cło, dostawa i wszelkie urzędowe przyjemności to już panowie ponoszą... bo my dostarczamy towar tylko loco fabryka...

*

Wytrwali delegaci TZSR dążą do przedstawicielstwa drugiej fabryki „BYLEBABY". Dyrektor biura chłop jak lew, o twarzy młodego skorpiona z małym zyzem, wita ich uprzejmie miłym falsetem.

— Czem mogę służyć panom? Co za zaszczyt w tych ciężkich czasach; teraz na kupno maszyny może sobie pozwolić tylko człowiek bardzo bogaty... Panowie jaką maszynkę: 100 konną?... mogę dać poczęwszy od 8-iu sił...

— My właściwie, proszę pana... żeby się tak wyrazić, przybyliśmy w kwesti pertraktacji, ewentualnie... na raty, wykrztusił wreszcie jeden z delegatów. Czyby panu to konwenjowało?...

— Co, jak? na raty, nie rozumiem?...

— No niby wie pan, tego... samo... samochód na raty...

Po tem wyjaśnieniu, twarz pana dyrektora, początkowo uśmiechnięta i owiana mgłą zaciekawienia, stopniowo przemieniła się w oblicze uprzejmej Meduzy. Spojrzał zimno i wyniośle na zdetonowanych delegatów, zapuścił swego zyza w ich kamizelki i sycząc złośliwie przez zęby zapytał:

— A... idiota wy widali?...

*

W gabinecie właściciela solidnej choć młodej firmy samochodowej, produkującej doskonałe samochody p. n. „Papra", pan prezes Perliczka z uśmiechem na wygolonej twarzy częstuje delegatów TZSR doskonałem cygarem i rozmawia o... pogodzie.

Delegaci spoglądają jeden na drugiego i zaskoczeni uprzejmością gospodarza nie spieszą z rozpoczęciem rozmowy na wiadomy temat...

Wreszcie jeden z nich, ośmielony wymownym spojrzeniem drugiego, trąc dłonią kolano zagadał grzecznym głosem:

— To jest, właściwie nie... a zresztą niech będzie i tak... pan panie prezesie (p. Perliczka był prezesem towarzystwa inwalidów poszwankowanych podczas wypadków samochodowych) wie o tem, że nasze towarzystwo, ma kolosalną przyszłość przed sobą. Cały rozwój przemysłu samochodowego w kraju i zagranicą zależnym będzie od naszego towarzystwa... my oto właśnie pragnęlibyśmy wejść z panem w kontakt i zaproponować panu interes handlowy na 100 pańskich maszyn „Mala Papra" na warunkach...

Pan Perliczka jakby poderwany przez wybuch, zerwał się z siedzenia i rozpromieniony ściskał dłonie to jednego to drugiego delegata.

... tylko widzi pan my nie posiadamy tak znacznej gotówki abyśmy mogli ten tego w całości, my proponujemy panu na raty nie wiele... jakieś tam 999 rat miesięcznych...

W miarę uprzejmego seplenienia nieśmiałego delegata z bródką, wygląd pana prezesa Perliczki przyjmował coraz to inny obraz; najprzód zzieleniał... potem zdębiał, wreszcie powieki zaczęły mu klapać jak u królika, kiedy się kłóci z mopsem... cygaro wypadło mu z posiniałych warg, nogi w kolanach zadrgały jak w schimmi, chłop się zachwiał i zwalił na dywan, niby dąb podcięty siekierą...

*

Następnego ranka „Czerwoniak" opisał na 3 kolumnach sensacyjną zbrodnię jaką popełniono na osobie powszechnie znanego i lubianego prezesa... a gazeciarze pędząc przez ulicę wykrzykiwali: „morderstwo na raty..." „wielka zbrodnia samochodowa".

Epilogiem tej sprawy był po kilku miesiącach wyrok sądowy mocą którego dwaj delegaci TZSR zostali oddani do Jana Bożego jako niepoczytalni, którzy popełnili zbrodnię w przystępie napadu furji... zwanej „samochód na raty", zaś TZSR zostało rozwiązane jako organizacja szkodliwa i tamująca rozwój przemysłu samochodowego w kraju.....

Muszkiet.

OD REDAKCJI

Redakcja zastrzega sobie prawo poprawiania, skreślania i skracania artykułów nadsyłanych do redakcji. Redakcja rękopisów nie zwraca.

WARUNKI PRENUMERATY:
DLA CZŁONKÓW WOJSKOWEGO KLUBU SAMOCHODOWEGO i MOTOCYKLOWEGO ROCZNIE Z PRZESYŁKĄ ZŁ 6
DLA NIECZŁONKÓW . . . . ZŁ 12

CENA OGŁOSZEŃ:

	1/1	1/2	1/4	1/8	1/16	1/32
Ostatnia strona, przed tekstem i w tekście	150,	75,	40,	25,	15,	10.
Wewnętrzna strona i za tekstem . . .	100,	50,	30,	20,	10,	8

Fotografje i klisze na rachunek klijenta.

Drukarnia M. S. Wojsk.